Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1328

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *minder toezicht op de veiligheid in de luchtvaart* (ingezonden 11 december 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 27 januari 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1102.

Vraag 1
Bent u bekend met de berichtgeving over minder toezicht op de veiligheid in de luchtvaart?[1]

Antwoord 1
Ik ben bekend met de berichtgeving in «de Telegraaf» van 9 december 2015.

Vraag 2, 3
Herkent u zich in de uitspraak van de Nederlandse topman van Aircraft Engineers International (AEI) dat overheden zich steeds meer terugtrekken en geen goed overzicht meer hebben, hetgeen ten koste gaat van de veiligheid? Zo ja, wat heeft u ondernomen of wat gaat u ondernemen?
In hoeverre klopt de stelling dat autoriteiten steeds minder zicht hebben op de veiligheid in de luchtvaart? Is de veiligheid in het geding? Zo ja, welke acties heeft u ondernomen of gaat u ondernemen? Deelt u de mening dat hier geen enkele twijfel over mag bestaan?

Antwoord 2, 3
De rollen en verantwoordelijkheden van bedrijven en het toezicht zijn internationaalrechtelijk bepaald. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de operatie, waaronder de inzetbaarheid van individuele luchtvaartuigen, ligt primair bij de bedrijven. Dat was en blijft het uitgangspunt. Het toezicht (de wijze waarop, inspectie-intervallen) is eveneens nauwkeurig omschreven. Een belangrijke ontwikkeling in de regelgeving is de verdere versterking van de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven door middel van Veiligheidmanagementsystemen (VMS). Kern hiervan is dat luchtvaartbedrijven zelf mogelijke risico's indentificeren en daar hun veiligheidsbeleid op afstemmen.

[1] Telegraaf, woensdag 9 december 2015: «Toezicht op luchtvaart onvoldoende»

ah-tk-20152016-1328
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Het analyseren van incidenten door bedrijven en transparantie staan hierbij voorop. Het toezicht kan hierdoor slimmer en efficiënter worden ingericht. De ILT houdt toezicht op de Veiligheidmanagementsystemen bij de bedrijven. In het jaarverslag van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) van 2014 is geconcludeerd dat de naleving van de commerciële luchtvaart onveranderd hoog is. Ik herken me niet in de uitspraak dat overheden zich steeds meer terug trekken en geen goed overzicht meer hebben ten koste van de veiligheid.

Vraag 4
Wat vindt u van de uitspraak van de Nederlandse AEI-topman dat de luchtvaart hardleers is, dat effecten geregeld niet worden gemeld en dat rapportages niet compleet zijn? Herkent u dit beeld en zo ja, welke actie gaat u ondernemen?

Antwoord 4
Naar aanleiding van gesprekken met de AEI-topman is onderzoek gedaan naar het niet melden. In alle onderzoeken en aandacht die er vanuit het ministerie voor dit onderwerp is geweest, kon de ernst van het probleem niet worden aangetoond. De ILT neemt tijdens de reguliere inspecties het melden van technische defecten mee. Uit deze inspecties komt geen verhoogd veiligheidsrisico naar voren. Op grond van deze bevindingen van de ILT kan ik de uitspraak, dat er niet gemeld wordt en rapportages niet compleet zijn, niet onderschrijven.
In het door de EASA opgestelde European Aviation Safety Plan (EASP) wordt het niet melden niet geprioriteerd als een belangrijk risico voor de luchtvaart. Ook wordt dit probleem niet herkend door de Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici (NVLT) zoals aangegeven in een artikel in «Luchtvaart-nieuws» op 10 december.

Vraag 5
Bent u bekend met het onderzoek van het European Aviation Safety Agency (EASA) waarin wordt geconstateerd dat risico's beter moeten worden herkend en verminderd? Wat is met de uitkomsten van dit onderzoek gedaan? Onderschrijft u de conclusie van het onderzoek dat de huidige inspectietechniek «inefficiënt is met toenemend gebrek aan goede hulpmiddelen, mankracht en financiën» en wat is uw reactie hierop?

Antwoord 5
In het «Standardisation Annual Report 2014» wordt als zorgpunt aangegeven dat er binnen Europa sprake is van minder middelen, mankracht en financiën. Dit geldt ook voor Nederland. De verdere ontwikkeling van VMS draagt bij aan een slimmere en efficiëntere wijze van toezicht. Daarnaast zal de nieuwe Basic Regulation, op het moment dat deze is vastgesteld, meer mogelijkheden bieden om hiervoor oplossingen te implementeren. Het betreft onder andere het samenwerken over de grenzen heen, waarbij wel elke lidstaat zelf verantwoordelijk blijft.

Vraag 6
Heeft u bovengenoemde signalen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geverifieerd? Zo ja, wat kwam daar uit? Wordt door de ILT in de laatste jaren een verhoging van niet gemelde defecten geconstateerd? Zo ja, hoe kan de meldingsbereidheid worden vergroot?

Antwoord 6
Ik heb de genoemde signalen bij mijn inspectiedienst geverifieerd. Op basis van de hoge meldingsbereidheid binnen de sector in combinatie met de inspecties ter plekke en de resultaten van de audits bij luchtvaartbedrijven ziet de ILT geen reden om aan te nemen dat er sprake is van een verhoging van niet gemelde defecten. De meldingsbereidheid van de commerciële sector is hoog en zal met de onlangs geïmplementeerde Europese Verordening van voorvallen verder toenemen. Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) draagt daaraan bij door het meldproces verder te faciliteren en hierover actief te communiceren.

Vraag 7
Kunt u uitleggen hoe momenteel de mate van toezicht wordt bepaald in Nederland, in Europa en wereldwijd? In hoeverre gaat de overheid uit van eigen verantwoordelijkheid van de sector? Wat is de rol van de ILT, het EASA en International Civil Aviation Organization (ICAO) in deze? Welke organisaties zijn nog meer betrokken bij het bepalen van de mate van toezicht?

Antwoord 7
De mate van toezicht op de sector wordt bepaald op basis van de wettelijke verplichtingen en risicogebaseerd op basis van de resultaten uit het toezicht (zie ook antwoord 2 en 3). De overheid gaat uit van eigen verantwoordelijkheid van de sector. Luchtvaartbedrijven identificeren zelf mogelijke risico's en stemmen daar hun veiligheidsbeleid op af (VMS). De ILT controleert of bedrijven dit proces adequaat beheersen.
De Nederlandse regelgeving voor interne luchtvaartveiligheid vloeit voort uit ICAO-standaarden en -aanbevelingen. Nederland heeft als partij bij het Verdrag betreffende de internationale burgerluchtvaart de verplichting de in het verdrag opgestelde standaarden te implementeren in de Nederlandse regelgeving. Dit gebeurt grotendeels via Europese regelgeving die door EASA ontwikkeld wordt. Europese verordeningen werken rechtstreeks door in de Nederlandse rechtsorde. Europese aanbevelingen worden in Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. ICAO en EASA zien erop toe of Nederland zich houdt aan de internationale verplichtingen en regels en of de ILT zijn toezicht zoals afgesproken invult. Zo wordt de inspectie regelmatig door EASA geaudit. Uit deze audits komt naar voren dat EASA het door de ILT uitgevoerde toezicht als goed beoordeelt. Uit de Annual Safety Revieuw van EASA komt naar voren dat het aantal fatale incidenten bij een stijgend aantal vliegbewegingen door de jaren heen afneemt.

Vraag 8
Vindt u dat de overheden en toezichthouders over voldoende handhavingsinstrumenten beschikken en dat er voldoende gesanctioneerd wordt? Zo ja, waaruit blijkt dit en hoe rijmt u dat met de kritiek vanuit AEI? In hoeverre klopt het dat luchtvaartinspecties zich met name met papierwerk bezig houden? Op welke wijze kan deze rol versterkt worden?

Antwoord 8
De ILT beschikt over voldoende handhavingsinstrumenten. De sancties die de ILT oplegt zijn afhankelijk van de zwaarte van een bevinding. Bij een ernstige bevinding mag niet eerder worden gevlogen voordat de bevinding is opgelost. Sancties zijn verder (gedeeltelijk) schorsen of intrekken van de erkenning, of opleggen van een last onder dwangsom of een boete. De sancties van de ILT voor bevindingen als deze richten zich altijd op bedrijven/maatschappijen.
Bij luchtvaartinspecties worden verschillende methoden toegepast. Naast de beoordeling van het kwaliteitsmanagementsysteem is er sprake van reality-checks, productcontroles en de beoordeling van het technisch dossier.

Vraag 9
Deelt u de mening van de Europese Commissie die voorstelt om de regelgeving aan te scherpen in de EU? Zo ja, waarom? Wanneer vindt besluitvorming hierover plaats en wat is de Nederlandse inzet in deze?

Antwoord 9
Het voorstel is onderdeel van de nieuwe Basic regulation die op 7 december is aangeboden door de EU-commissie. De behandeling zal tijdens het Nederlands voorzitterschap voortvarend worden opgepakt. Een BNC-fiche waarin de Nederlandse inzet over dit onderwerp wordt beschreven wordt u op korte termijn toegezonden.

Vraag 10
Kunt u reflecteren op de uitspraak van de Nederlandse AEI-topman dat «het wachten is op een nieuwe crash, die makkelijk voorkomen had kunnen worden»?

Antwoord 10
Luchtvaartveiligheid heeft de hoogste prioriteit en de overheid besteedt daar veel aandacht aan maar kan absolute veiligheid niet garanderen.
Bij luchtvaartinspecties worden verschillende methoden toegepast. Naast de beoordeling van het kwaliteitsmanagementsysteem is er sprake van verificatie ter plaatse, productcontroles en de beoordeling van het technisch dossier.
Ik heb er vertrouwen in dat met de genoemde ontwikkelingen en de daarbij behorende rolverdeling sprake is van een systeem dat de luchtvaartveiligheid verder bevordert. Deze ontwikkelingen dragen naar mijn mening bij aan een efficiëntere en slimmere vorm van toezicht. Hiermee krijgt de vliegveiligheid de aandacht die het nodig heeft om bij een groeiende luchtvaart het veiligheidsniveau continu te verbeteren.